

Wojciech Matysiak¹

Centrum Logistyczne Modlin - szansa nadal niewykorzystana

Od długiego czasu trwa dyskusja na temat lokalizacji nowych centrów logistycznych (CL) w Polsce, w tym między innymi o lokalizacji nowego lotniska dla Warszawy.

To, czy powinny powstawać w Polsce centra logistyczne, rozstrzygnięto już dawno temu. Prof. Stefan Abt wskazywał przed laty, że w Polsce powinno powstać przynajmniej 5 międzynarodowych CL, których lokalizacja winna być uwarunkowana aktualnie istniejącymi lub przewidywanymi korytarzami transportowymi. Istota oraz zakres koncentracji i kompleksowości usług logistycznych, realizowanych przez nowoczesne centra logistyczne poprzez nowoczesne podejście do obsługi łańcuchów dostaw w warunkach ciągle postępującego rozwoju elektronicznego handlu, stanowi o różnorodności charakteru tych centrów. Na strukturę funkcjonalną centrum logistycznego składają się trzy podstawowe sfery:

- intermodalny system transportowy
- wielofunkcyjny system usług logistycznych
- zintegrowany komputerowo system teleanformatyczny.

W skład infrastruktury centrów logistycznych wchodzi:

- budynki umożliwiające pracę wszystkich komórek centrum realizujących usługi logistyczne
- magazyny wraz z ich wyposażeniem, w tym magazyny specjalistyczne, takie jak chłodnie czy dla materiałów niebezpiecznych
- terminale przeładunkowe wraz z wyposażeniem (kontenerowe, nadwozia wymienne) oraz placami manewrowymi i drogami dojazdowymi
- sieci informatyczne, umożliwiające współpracę z dostawcami i odbiorcami, bankami, firmami ubezpieczeniowymi, agencjami celnymi
- zaplecze hotelowo - gastronomiczne, medyczne, warsztatowe (zwłaszcza warsztaty samochodów).

Najwyższy stopień rozbudowy organizacyjnej i funkcjonalnej, oferujący cały pakiet usług logistycznych, takich jak ma-

gazynowanie, sortowanie, przeładunek, przewóz, załatwianie formalności celnych, ubezpieczenie towaru itp., realizują międzynarodowe centra logistyczne, charakteryzujące się promieniem współpracy około 500 - 800 km, powierzchnią zagospodarowania 100 - 150 ha, rozwiniętą infrastrukturą logistyczną, pełnym systemem informatycznym, a także rozwiniętym serwisem usług logistycznych.

Prof. Leszek Mindur uważa, że różnorodność i złożoność zadań logistycznych związanych z przepływem towarów i usług stwarza konieczność ich realizacji w centrach logistycznych. Usprawnienie świadczenia usług logistycznych przyczynia się do wielokrotnych korzyści. Zwiększenie zainteresowania zarządzaniem logistycznym związane jest głównie z możliwością znacznego obniżenia kosztów produkcji, ponieważ w procesach logistycznych zaangażowany jest pokaźny kapitał. Jego lepsze wykorzystanie poprzez przyspieszenia przepływu strumieni towarów sprzyja wzrostowi efektywności wytwarzanych dóbr i usług. Każde, nawet nieznaczne procentowo zmniejszenie kosztów logistycznych, może wpłynąć na poważne obniżenie kosztów produkcji i wzrost dochodu narodowego. Według L. Mindura, przesłankami racjonalnej lokalizacji CL są: wielkość przewozów poszczególnych gałęzi transportu, z uwzględnieniem kontenerów; punkty ładunkowe, w tym terminale transportu kombinowanego oraz województwa posiadające warunki do funkcjonowania centrów logistycznych (mazowieckie, wielkopolskie, śląskie, zachodniopomorskie, dolnośląskie i województwa wschodnie). Regiony te wyróżniają się wysokim udziałem obrotów międzynarodowych, w tym towarami drobnicowymi o dużej wartości dodanej; wysokim wskaźnikiem gęstości dróg, zapewniającym dogodny dostęp do sieci komunikacyjnej, zwłaszcza dróg międzynarodowych; wysokim wskaźnikiem tendencji rozwojowych.

Decydującym jest jednak rachunek ekonomiczny wskazujący, że CL są bardziej opłacalne dla inwestorów i gospodarki

narodowej, niż usługi logistyczne świadczone przez rozproszonych operatorów lub realizowane we własnym zakresie.

Próby zagospodarowania lotniska Modlin

Położenie Modlina sprawia, że od początku transformacji ekonomicznej i restrukturyzacji w Siłach Zbrojnych RP przed kilkunastu laty zwrócono uwagę na jego usytuowanie i związane z tym zalety. W roku 1990 rozwój okolicznych gmin wiązano z powstaniem lotniska cywilnego „CARGO”, wykorzystując w tym celu tereny byłego lotniska wojskowego w Modlinie. Gminy Nowy Dwór Mazowiecki, Zakroczym i Pomiechówek utworzyły Związek „NOVELTI”, który współpracował ze spółką Cargo Modlin SA, założoną przez: Warszawską Fundację Rozwoju Regionalnego im. Stefana Starzyńskiego, Fundację Prasową „Solidarność”, Fundację Kultury w Wojsku „Artwoj”, Fundację Pilotów i Spadochroniarzy „Gloria Victis Aeronauticus”.

Projekt przekształcenia lotniska wojskowego w Modlinie w lotnisko towarowe typu cargo oraz budowę Północnej Strefy Ekonomicznej został przyjęty we wrześniu 1990 roku przez Komisję d/s Koordynacji, Pomocy i Kredytów Zagranic-



Źródło: Wydział Promocji i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Maz. – „Lotnisko Modlin” 2003

¹ Płk mgr inż. Wojciech Matysiak jest Szefem Logistyki Garnizonu Modlin – Kaziń - Nowy Dwór Mazowiecki (przyp. red.).

nych Urzędu Rady Ministrów, a w listopadzie tegoż roku uzyskał pozytywną opinię Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

Do głównych założeń przygotowawanego projektu należało:

- dzierżawa części terenu lotniska od Skarbu Państwa, w celu jego modernizacji i przystosowania do wymagań międzynarodowych norm lotniczych
- budowa kompleksu remontowo - naprawczego dla silników Boeinga
- budowa kompleksu przetwórstwa rolno-spożywczego w oparciu o istniejący potencjał niezagospodarowanej produkcji rolnej ówczesnych Województw: Ciechanowskiego, Płockiego i Warszawskiego
- organizowanie parków przemysłowych dla nowoczesnych technologii
- stworzenie strefy wolnego handlu i wytwórczości w oparciu o istniejącą i projektowaną infrastrukturę komunikacyjną.

Budowę lotniska i Północnej Strefy Ekonomicznej planowano w cyklu czteroletnim. Koszt ogólny, według wstępnych szacunków, miał wynieść 1,5 - 2,5 mld USD. Oferty współpracy nadeszły wówczas firmy: WS ATKINS z Wielkiej Brytanii, TAMS z USA, MORISON KUNDSSEN z USA, NATHAN ASSOCIATES INC. z USA, J.WOODMAN ASSOCIATES INC. z USA, AUGUSTE THOUARD, EDUAED ERDMAN z Francji. Jednak realizacja projektu nie doszła do skutku.

W 1995 roku powrócono do tematu opracowując w Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie projekt „Mazowiecka Strefa Ekonomiczna – generalne przesłanie rozwoju”, a w 1996 roku studium „Koncepcja projektowa, programowo-przestrzenna Mazowieckiej Strefy Rozwoju Gospodarczego” przez zespół prof. Macieja Chmielewskiego z Politechniki Warszawskiej. Rozwinięciem tych koncepcji był projekt „Technoparku – Modlin”. Wykorzystano ustawę o specjalnych strefach ekonomicznych jako instrument ekonomiczny podnoszący atrakcyjność tego projektu. W październiku 1997 roku, na ostatnim posiedzeniu rządu premiera Cimoszewicza, została powołana Mazowiecka Specjalna Strefa Ekonomiczna „Technopark-Modlin”. I tym razem projekt nie został zrealizowany.

Zalety Modlina

Obecnie, kiedy trwa dyskusja na temat budowy nowego lotniska dla Warszawy, warto zastanowić się nad utworzeniem

Centrum Logistycznego Modlin w oparciu o tereny wspomnianego już lotniska powojkowego. Położenie Modlina stwarza możliwości wykorzystania czterech gałęzi transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego. Współdzielenie infrastruktury tych gałęzi transportu powinno dać efekt synergii w działaniu operatorów logistycznych, który przełoży się na wzrost wartości dla klienta. Centrum Logistyczne Modlin łączyłoby w sobie usługi związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów oraz usługi towarzyszące, świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy lub odbiorcy podmioty gospodarcze.



Źródło: Wydział Promocji i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Maz. – „Lotnisko Modlin” 2003

W skład Centrum powinny wchodzić następujące elementy:

- lotnisko transportowe typu cargo
- terminal kontenerowy wraz z zapleczem w postaci placów składowych dla kontenerów i naczip oraz centrum wypożyczania kontenerów, palet i innych opakowań transportowych oraz zwrotnych pojemników zbiorczych
- terminal celny do obsługi wymiany towarowej UE z krajami Europy Wschodniej i Azji
- sektor usług logistycznych
- park produkcyjno – technologiczny
- sektor dystrybucji
- usługi towarzyszące.

Położenie Modlina jest wprost idealne do tego typu inwestycji. Lotnisko Modlin położone jest na terenie równinnym, w Kotlinie Warszawskiej, w odległości 35 km na północny - zachód od Warszawy, przy głównych szlakach komunikacyjnych. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska przebiega trasa międzynarodowa E-77 z Chyżnego przez Warszawę do Gdańska. Modlin połączony jest dwupasmoową drogą ekspresową ze stosunkowo mało obciążoną komunikacyjnie częścią Warszawy. Dzięki trasie E-77 Modlin ma doskonałe

połączenie z Warszawą, Płońskiem, Ciechanowem, Olsztynem i Gdańskiem. Warszawę z Modlinem łączy jeszcze dwie drogi alternatywne:

- droga regionalna nr 630 – prowadząca do prawobrzeżnej części Warszawy,
- drogi regionalne nr 621 i 631 – wiodące poprzez Dębe i Nieporęt do Warszawy lub do granicy wschodniej naszego kraju i dalej:
 - drogą międzyregionalną nr 8 przez Białystok na Litwę i do Rosji oraz do innych krajów nadbałtyckich
 - drogą międzynarodową E-30 przez Terespol na Białoruś lub Ukrainę.

Do lotniska przylega również droga międzyregionalna nr 62, łącząca Modlin z Wyszogrodem, Płockiem, Włocławkiem, Toruniem, Bydgoszczą i Szczecinem. Istnieje też dogodnie połączenie Modlina z południową częścią kraju: z Łodzią drogami nr 579 i E-30 przez Łowicz i drogami E-67 i E-77 z Katowicami, Krakowem i dalej z południową Europą. Dużą zaletą jest bliskie położenie Modlina względem Warszawy, która w najbliższym czasie będzie posiadała jedną z najlepszych w Polsce infrastrukturę komunikacyjną. Przewidziana w Strategii Rozwoju Infrastruktury Transportu budowa obwodnicy Warszawy po jej zachodniej stronie, pozwoli uzyskać przez CL Modlin doskonałe połączenie z planowaną autostradą A2 –II transeuropejskim korytarzem transportowym, łączącym aglomeracje miejskie Warszawy, Łodzi i Poznania z drogowym systemem transportowym Unii Europejskiej (przez połączenie z niemiecką autostradą nr 12 w Świecku) i Białorusią (przez połączenie z białoruską drogą magistralną M-1 w Kukurykach). Planowana jest również przebudowa istniejącej drogi po północnej stronie Warszawy w kierunku wschodnim, co pozwoli na doskonałe połączenie komunikacyjne trasą Via Baltica z Litwą i innymi krajami nadbałtyckimi. Koncepcja rozbudowy sieci dróg krajowych i autostrad w latach 2007 – 2013 zakłada modernizację drogi ekspresowej łączącej Warszawę z Gdańskiem, dzięki czemu jakość tego połączenia będzie jeszcze lepsza niż obecnie. Centrum logistyczne Modlin znajdzie się w korytarzu komunikacyjnym północ-południe biegnącym równoległe do autostrady A-1. Korytarz ten jest alternatywnym połączeniem północy kraju, a tym samym krajów skandynawskich z południem Polski i krajami Europy południowej. Również w kontekście opublikowanego 30 czerwca 2003 roku raportu Komisji Europejskiej (tworzonego

przez zespół ekspertów pod patronatem wiceprzewodniczącego Komisji Loyoli de Palacio) dotyczącego priorytetowych projektów infrastrukturalnych na najbliższe lata wynika, że połączenia północ - południe są ważniejsze dla Unii Europejskiej niż połączenia wschód - zachód. W związku z tym lokalizacja Centrum Logistycznego Modlin bardzo dobrze wpisuje się w wizję rozwoju sieci transportowych preferowanych przez UE.

Lotnisko Modlin posiada również połączenie z linią kolejową E-65, która zgodnie z Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych (AGC) wchodzi w skład paneuropejskiego VI Korytarza Transportowego, łączącego granicę morską poprzez Działdowo, Modlin, Warszawę, z południową granicą kraju. Planowany jest remont tej linii i przystosowanie do obsługi pociągów pasażerskich poruszających się z szybkością 160 km/h i towarowych z szybkością 120 km/h. Co istotne, linia ta w nadchodzących latach będzie modernizowana na odcinku Warszawa – Działdowo, a więc w najbliższym sąsiedztwie lotniska.

Od stacji Modlin na teren lotniska prowadzi czynna bocznicą kolejowa (o długości 2 km), która była i może być wykorzystywana do transportu towarów masowych oraz do obsługi ewentualnej inwestycji. Dodatkowo na stacji Modlin znajdują się bocznicę kolejową wraz z rampami, które w każdej chwili mogą być wykorzystane do rozładunku bądź załadunku towarów. Modlin usytuowany jest w odległości ok. 25 km od stacji kolejowej Warszawa Wschodnia Towarowa, która jest stacją manewrową na trasie Berlin – Poznań – Warszawa – Terespol.

Prezentując połączenie komunikacyjne Centrum Logistycznego Modlin, trudno nie wspomnieć o możliwości kolejnej gałęzi transportu, jaką jest droga wodna. Lotnisko znajduje się w odległości około 1 km od miejsca, gdzie rzeka Narew kończy swój bieg i wpada do Wisły. Oczywiście obecnie Wisła nie jest w stanie obsłużyć statków czy barek transportowych ze względu na niski poziom wód, ale byłoby to możliwe po jej regulacji. Pogłębienie koryta rzeki na odcinku Modlin - Warszawa i Modlin - Płock oraz zbudowanie portu załadunkowo – rozładunkowego w Modlinie pozwoliłoby na połączenie Centrum Logistycznego Modlin z portami w Płocku i Włocławku w dolnym biegu Wisły i z Warszawą (Port Żerański) w górnym jej biegu. Biorąc pod uwagę ekonomiczność

transportu wodnego jest to bardzo interesująca koncepcja.

Zalety ekonomiczne

Sfinansowanie budowy CL wymaga podjęcia wielokierunkowych działań, w tym ułatwień dla inwestycji prywatnych, rządowych gwarancji kredytowych, a także zaangażowania kapitałów publicznych itp. Dobrym przykładem w tym zakresie powinni być dla nas Niemcy. Realizacja koncepcji tworzenia centrów logistycznych w Niemczech opiera się na zasadzie Partnerstwa Publiczno - Prywatnego (PPP, *ang. Public-Private-Partnership*) z jasnym rozgraniczeniem zadań. Sektor publiczny planuje na szczeblu gminnym i regionalnym oraz finansuje infrastrukturę. Sektor prywatny finansuje „zagospodarowywanie się” jednostek w centrum, to jest przedsiębiorstw transportowych, operatorów logistycznych oraz przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, korzystających z zewnętrznych usług logistycznych. Oczywiście w przypadku CL Modlin sektorem finansującym jego „kręgosłup”, czyli Port Lotniczy Cargo, byłby Skarb Państwa.

Niewątpliwą zaletą lokalizacji Centrum Logistycznego Modlin jest jednolita struktura własności terenu lotniska oraz terenów otaczających je. Grunty pod lotniskiem (ponad 581 ha) należą do Skarbu Państwa. Gospodaruje nimi Agencja Mienia Wojskowego. Większość gruntów sąsiednich (około 544 ha) również należy do Skarbu Państwa, a zarządza nimi Agencja Nieruchomości Rolnych. Sąsiadujące z lotniskiem grunty, leżące w gminach Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek i Zakroczym, zostały w ostatnich latach odrolnione, a ich przeznaczenie ułatwi rozbudowę lotniska i CL. Istnieje możliwość rozszerzenia obszaru pod planowane Centrum Logistyczne Modlin w kierunku północno – zachodnim, równoległe do istniejącego pasa startowego. Udział poszczególnych właścicieli gruntów na obszarze potencjalnie mogącym służyć pod budowę Centrum Logistycznego Modlin przedstawia się następująco: Skarb Państwa (około 1 125 ha), gminy (około 55 ha), właściciele prywatni (około 486 ha), spółdzielnie i stowarzyszenia (około 19 ha), parafie (około 8 ha). Ogółem daje to około 1 700 ha, plus tereny pod drogami wojewódzkimi i krajowymi w obszarze planowanego CL (około 26 ha). Jest to w pełni wystarczający teren do realizacji budowy Międzynarodowego Portu Lotniczego oraz Centrum Logistyczne-

go o zasięgu międzynarodowym. CL w Modlinie ma praktycznie nieograniczone możliwości rozwoju przestrzennego.

Istotnym czynnikiem przemawiającym za lokalizacją Centrum Logistycznego w oparciu o Port Lotniczy Cargo w Modlinie jest przychylność miejscowej społeczności oraz władz lokalnych dla tego przedsięwzięcia.

Podsumowanie

Realizacja Centrum Logistycznego Modlin przyczyni się do powstania następujących korzyści:

- powstania pierwszego w krajach Europy Wschodniej międzynarodowego lotniska towarowego Cargo – stanowiącego warunek włączenia naszej gospodarki do wymiany handlowej Wschód - Zachód i Północ - Południe oraz będącego odciążeniem dla lotniska Okęcie
- wykorzystania niezagospodarowanej nadwyżki produkcji rolnej, szacowanej na około 120 000 ton rocznie (w rejonie 60 km od lotniska) dla przetwórstwa rolno - spożywczego, magazynowania, pakowania i eksportu lotniczego do krajów Europy Zachodniej, Skandynawii i Europy Wschodniej
- utworzenia Centrum Logistycznego ukierunkowanego swym działaniem na północno - wschodnią część kraju, obwód kaliningradzki i kraje nadbałtyckie
- utworzenia dużej liczby nowych miejsc pracy i zmniejszenia bezrobocia, które w tym rejonie należy do jednych z największych w kraju.

LITERATURA:

1. Praca zbiorowa pod red. L. Mindura „Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce”. Kolejowa Oficyna Wydawnicza Warszawa 2000.
2. I Ogólnopolska Konferencja Centrum Logistyczne w Polsce Wrocław 20.04.2001.
3. Zbigniew Skowroński „Konferencja poświęcona centrum logistycznym w Polsce” „Logistyka” 3/2001.
4. Edward Mendyk „Teoria a praktyka polskich centrów logistycznych”, „Logistyka 5/2001”.
5. Ireneusz Fechner „Centra logistyczne w Polsce – problemy, zagrożenia, perspektywy” „Logistyka” 5/2003.
6. Henryk Mędrecki „Koncepcja zagospodarowania Modlina Twierdzy” 2001.
7. Wydział Promocji i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Mazowieckim „Lotnisko Modlin”. 2003.